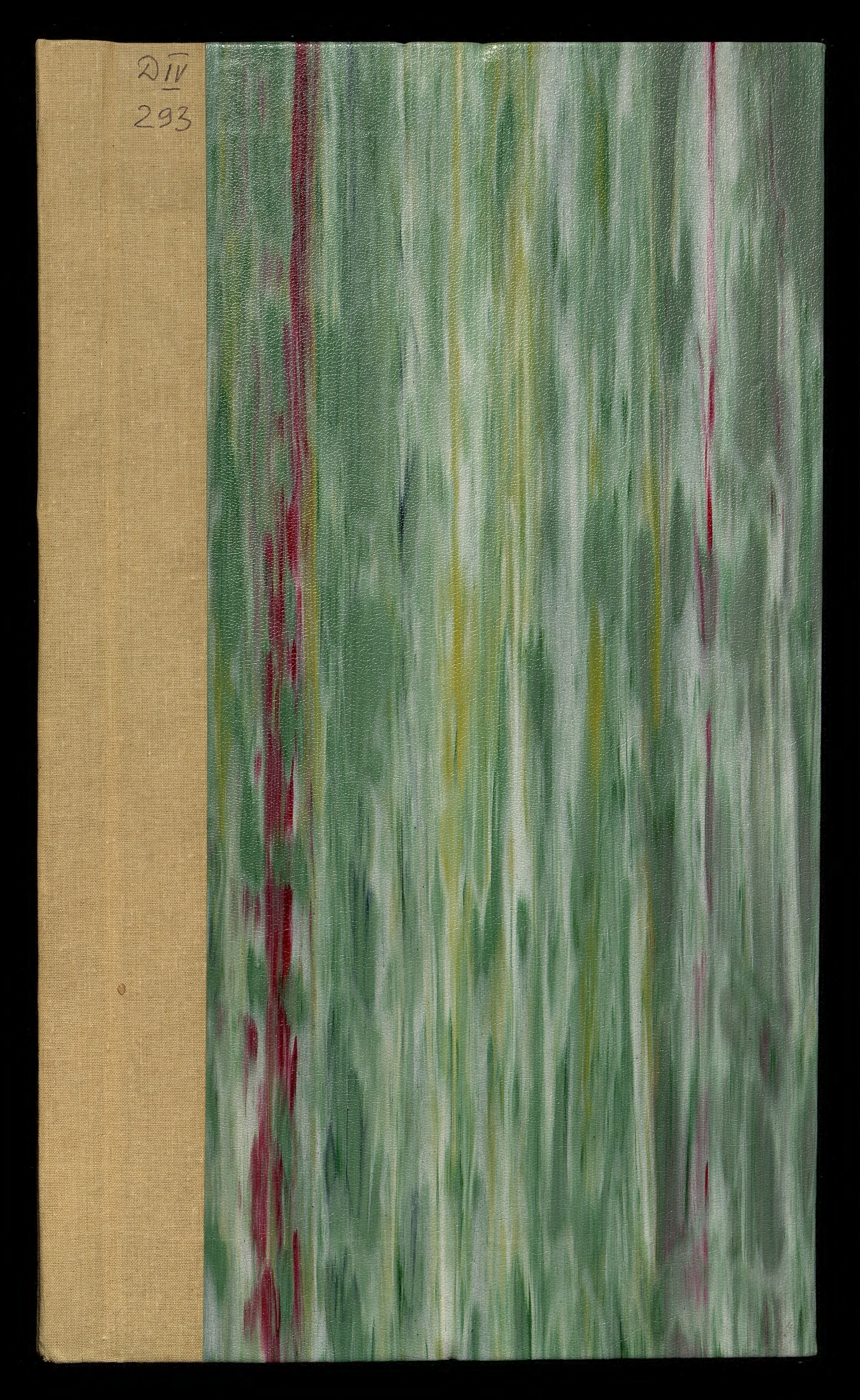
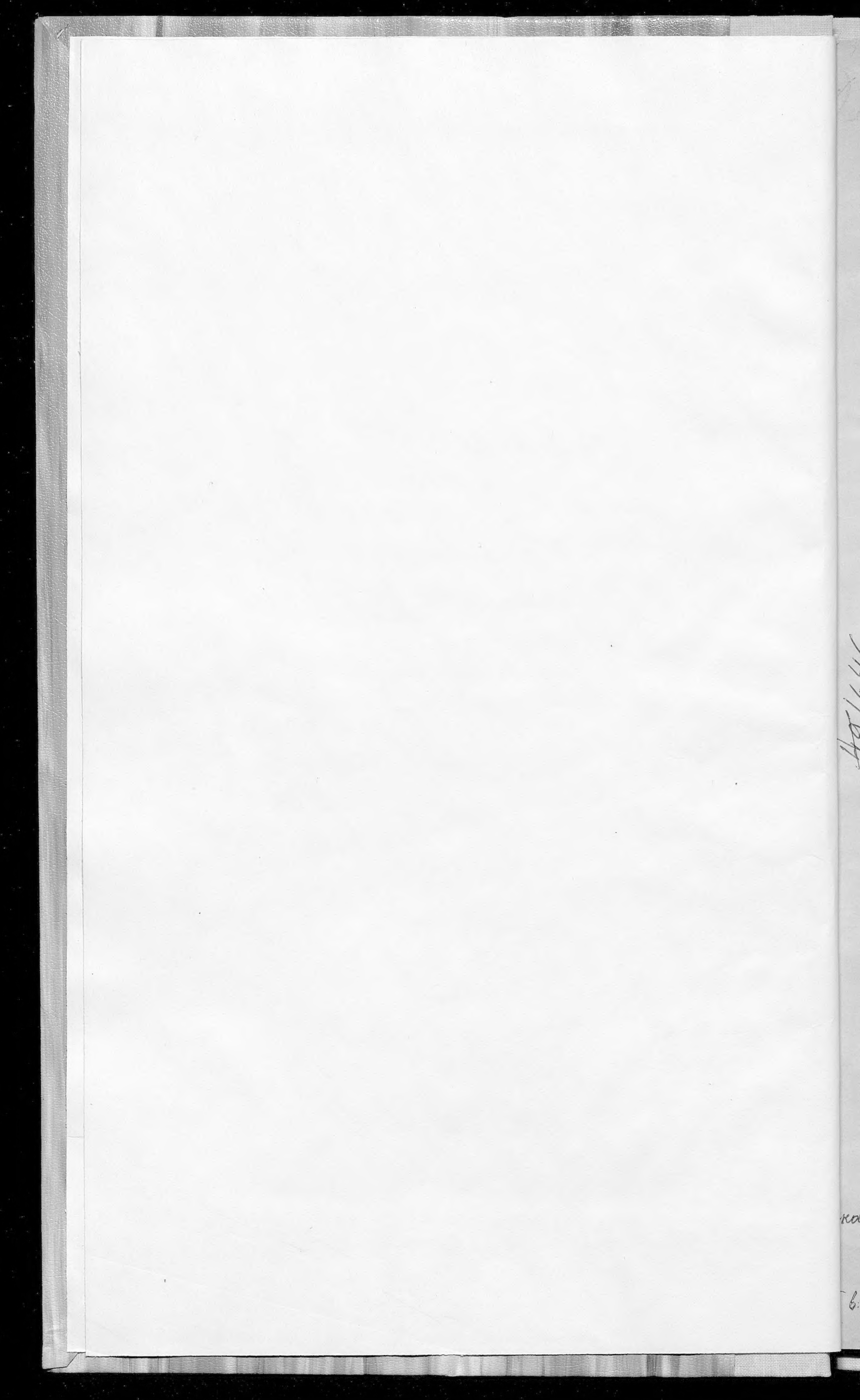




Глубокоуважаемому
Василію Александровичу
24 Марта 90 Лебедеву

Организація международнаго желѣзнодорожнаго конгресса и III сессія его въ Парижѣ съ 2/14 по 11/23 Сентября 1889 года.

Въ ознаменованіе пятидесятилѣтія желѣзныхъ дорогъ въ Бельгіи, правительство этой страны созвало въ 1885 году международный желѣзнодорожный конгрессъ въ Брюсселѣ. Участники его образовали изъ себя постоянную международную ассоссіацію и въ 1887 году съѣхались въ Миланѣ на II^ю^ сессію конгресса. Затѣмъ III сессія была въ Парижѣ, въ Сентябрѣ 1889 года, а IV^ю^ предположено созвать въ С. Петербургѣ въ 1891 году. „2" Августа 1889 года Совѣтъ Управленія Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ просилъ меня быть однимъ изъ его представителей на Парижской сессіи. Исполнивъ возложенное на меня Совѣтомъ порученіе, представляю настоящій докладъ, заключающій въ себѣ краткія свѣдѣнія: I, объ организаціи международныхъ желѣзнодорожныхъ конгрессахъ, II, о третьей сессіи конгресса, бывшей въ Парижѣ съ 2/14 по 11/23 Сентября 1889 года, и III, о заключеніяхъ конгресса по разсмотрѣннымъ въ эту сессію вопросамъ. Подписалъ: С. Ольхинъ.

I Организація международныхъ желѣзнодорожныхъ конгрессовъ.

Собранный въ 1885 году Бельгійскимъ правительствомъ въ Брюсселѣ, въ ознаменованіе пятидесятилѣтія желѣзныхъ дорогъ этой страны, международный желѣзнодорожный конгрессъ обратился въ постоянную научную ассоціацію, имѣющую цѣлью способствовать развитію желѣзнодорожнаго дѣла (ст. 1 устава).

Въ составъ этой ассоціаціи входятъ пожелавшія принять въ ней участіе управленія какъ правительственныхъ, такъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ (ст. 2).

Ассоціацію представляетъ международная коммиссія, избираемая конгрессомъ и засѣдающая въ Брюсселѣ (ст. 3).

На коммиссію возложено: завѣдываніе организаціею сессій конгресса, назначеніе и разработка вопросовъ, подлежащихъ его разсмотрѣнію; редакція и изданіе протоколовъ засѣданій; составленіе бюджета; опредѣленіе размѣра складокъ; завѣдываніе суммами и вообще руководство всѣми работами, изслѣдованіями и изданіями, какія Коммиссія признаетъ полезными для цѣлей ассоціаціи (ст. 4).

Международная Коммиссія состоитъ изъ 29 членовъ, въ томъ числѣ 1 предсѣдатель,

2 вице-председателя и 1 главный секрет
Вознагражденія члены Коммиссіи не получ
Они по возможности избираются изъ
ставителей разныхъ національност
во всякомъ случаѣ не болѣе 9 отъ кажд
Но послѣ назначенія мѣста будущей
конгресса, международная Коммиссія
жетъ пригласить въ свою среду, въ
чествѣ временныхъ членовъ, нѣсколько
лицъ, принадлежащихъ къ той стр
гдѣ засѣданія конгресса будутъ происхо
(ст. 5).

Въ первомъ засѣданіи послѣ кажд
конгресса международная Коммиссія
раетъ изъ своей среды бюро. Она собира
по приглашенію предсѣдателя, по ме
надобности, но не рѣже одного раза в
(ст. 6).

Въ каждую сессію конгресса одна т
членовъ международной коммиссіи п
житъ новому избранію. Порядокъ вы
членовъ опредѣляется Коммиссіею. Вы
щіе члены могутъ быть избраны вно
Между сессіями Конгресса Коммиссія
жетъ пополнять свой составъ приг
ніемъ временныхъ членовъ изъ числа л
участвующихъ въ конгрессѣ (ст. 7).

Въ первомъ засѣданіи послѣ каждо
конгресса, Коммиссія избираетъ Комм
управленія, образуемый изъ предсѣда
главнаго секретаря и 5 членовъ. Секр

и казначей Международной Коммиссіи приглашаются въ Комитетъ съ совѣщательнымъ голосомъ. - Комитетъ собирается по крайней мѣрѣ разъ въ три мѣсяца, но можетъ быть созванъ въ чрезвычайное засѣданіе по усмотрѣнію предсѣдателя или по просьбѣ 3 членовъ (ст. 8).

На Комитетъ возлагается въ особенности завѣдываніе текущими дѣлами и суммами, а также наблюденіе и направленіе работъ, изслѣдованій и изданій, редакція газеты (Bulletin) и храненіе библіотеки и архива. Комитетъ печатаетъ, вполнѣ или въ извлеченіяхъ, тѣ записки и бумаги, адресованныя конгрессу, какія сочтетъ нужнымъ довести до свѣдѣнія членовъ конгресса. Равнымъ образомъ онъ сообщаетъ имъ и тѣ справки, за которыми они къ нему обратятся. - Комитетъ назначаетъ и увольняетъ служащихъ. - Исполненіе постановленій Комитета поручается бюро его (ст. 9).

Конгрессъ собирается чрезъ каждые два года. Въ каждую сессію назначается мѣсто и время будущаго собранія. Въ случаѣ непредвидѣнныхъ препятствій, приведеніе въ исполненіе такого постановленія можетъ быть видоизмѣнено Международною Коммиссіею (ст. 10).

Въ засѣданіяхъ конгресса имѣютъ право участвовать: 1) члены Международ-

ной Коммиссіи; 2) уполномоченные у
ній желѣзныхъ дорогъ, участвующ
въ ассоціаціи, и 3) секретарь и казн
а также назначенные Коммиссіею
Комитетомъ секретари отдѣленій
коихъ возложено представленіе до
довъ по программѣ конгресса.

Правительства назначаютъ по
му усмотрѣнію число ихъ предст
телей.

Управленія желѣзнодорожныхъ общ
назначаютъ своихъ представител
не болѣе 8 каждое, сообразно протя
ихъ сѣти, по слѣдующему разсчет
если длина эксплуатируемаго пут
превышаетъ 100 километровъ; 3-ихъ ес
не превышаетъ 500 километровъ и
того по 1 на каждые 500 километр
часть 500 километровъ, превышаю
сказанную норму (ст. 11).

При открытіи каждой сессіи,
Международной Коммиссіи исправл
обязанности временнаго бюро кон
который немедленно приступаетъ
избранію своего бюро, состоящаго
1) одного или нѣсколькихъ почетны
предсѣдателей, 2) предсѣдателя, 3)
предсѣдателей, 4) предсѣдателей от
(см. ст. 14), 5) главнаго секретаря и 6)
тарей.

Первый уполномоченный кажд

правительствъ становится по праву вице-предсѣдателемъ.

Всѣ члены такого бюро избираются на одну только сессію (ст. 12).

По открытіи сессіи и образованіи бюро, конгрессъ распредѣляется на образуемыя собственно на одну только сессію отдѣленія (пути, подвижнаго состава и тяги, эксплуатаціи, по общимъ вопросамъ и пр.), а также можетъ образовать временныя спеціальныя коммиссіи. Каждый членъ можетъ записаться въ нѣсколько отдѣленій (ст. 13).

Каждое отдѣленіе избираетъ себѣ предсѣдателя, главнаго секретаря и секретарей. Предсѣдатели отдѣленій состоятъ членами бюро конгресса (ст. 14).

Обсужденію конгресса подлежатъ вопросы, внесенные въ программу, составленную Международною Коммиссіею, которая, при разработкѣ ея, принимаетъ въ соображеніе указанія, вытекающія изъ преній предшествовавшаго конгресса и его отдѣленій. Коммиссія принимаетъ также и заявленія участниковъ ассоціаціи.

Назначенный Коммиссіею докладчикъ вкратцѣ и безъ заключенія излагаетъ разборъ составныхъ частей вопроса, а равно и сообщенныхъ ему матеріаловъ (ст. 15).

Пренія происходятъ на французскомъ

языкѣ или на языкѣ той страны, гдѣ
грессъ засѣдаетъ. Рѣчи, произнесенны
на Французскомъ языкѣ, переводя
назначенными для сего лицами.

Протоколы и отчеты конгресса
гаются по Французски, но говорив
имѣютъ право требовать, чтобы
ихъ на иномъ языкѣ были записан
подлинникѣ рядомъ съ переводомъ.

Пренія происходятъ сперва въ о
леніяхъ.

Бюро отдѣленія излагаетъ вк
содержаніе преній, бывшихъ въ отдѣ
причемъ приводятся всѣ разномы
Изложенія эти, по одобреніи ихъ в
леніи, представляются общему со
и печатаются въ протоколѣ вмѣ
съ мнѣніями, выраженными въ о
собраніи.

Конгрессъ баллотируетъ тол
вопросы, относящіеся до его устав
организаціи (ст. 16).

Расходы по засѣданіямъ конгр
Международной Коммиссіи и Коми
ту покрываются изъ общественн
кассы, восполняемой: 1) ежегодны
взносами участниковъ и 2) субсидіе
и другими пожертвованіями.

Ежегодные взносы поступаютъ: вл
правительствъ - въ размѣрахъ, эт
опредѣленныхъ ими самими; и б) от

желѣзнодорожныхъ обществъ, въ видѣ постояннаго взноса по 100 франковъ и сверхъ того складки, измѣняющейся сообразно длинѣ сѣти, но не превышающей 25 сантимовъ съ километра.(х)

Отчетный годъ начинается 15 Апрѣля (ст. 17).

Складки даютъ участвующимъ право получать безвозмездно протоколы сессiй въ числѣ экземпляровъ, соотвѣтствующемъ числу посланныхъ ими уполномоченныхъ, и еще одного.

Прочiя изданiя посылаются участвующимъ въ ассоцiацiи учрежденiямъ сообразно величинѣ эксплоатируемой ими сѣти, примѣнительно къ разсчету, указанному въ ст. 11; но можно также абонироваться на дополнительные экземпляры по пониженной цѣнѣ (ст. 18).

Международная Коммиссiя представляетъ каждой сессiи конгресса отчетъ объ управленiи общественными суммами. Для провѣрки этого отчета конгрессъ избираетъ двухъ членовъ (ст. 19).

Всякое предложенiе о пересмотрѣ устава должно быть, вмѣстѣ съ соображенiями по оному, представлено Международной Коммиссiи по крайней мѣрѣ за

(х) Въ настоящее время взимается по 15 сант. съ километра, что составляетъ для 32 русскихъ желѣзныхъ дорогъ, вмѣстѣ съ 100 франковымъ окладомъ, 6.280 фр. 45 с.

три мѣсяца до открытія сессіи к
гресса, чтобы Коммиссія могла довести
оном до свѣдѣнія участниковъ, по кр
мѣрѣ за мѣсяцъ до открытія конг
Для того, чтобы такое предложеніе
жало разсмотрѣнію конгрессомъ, он
но быть поддержано Коммиссіею и
менѣе какъ 25 членами (ст. 20).

Участвующіе въ ассоціаціи дол
содѣйствовать созыву конгресса
зачамъ Международной Коммиссі

II. Третья сессія желѣзнодор конгресса въ Парижѣ.

Въ Парижской сессіи конгресса
мали участіе представители 16 п
тельст-въ и 193 общества. Правите
ми командировано было 55 лицъ, въ
числѣ Франціей 20 и Россіей 4,[x] а частн
желѣзными дорогами 548, въ томъ чи

[x] Директоръ Департамента желѣзныхъ дорогъ Дѣйствительный
скій Совѣтникъ Верховскій, Надворный Совѣтникъ Сытенко (отъ М
ства Путей Сообщенія) Титулярный Совѣтникъ Звоминскій (отъ
стерства Внутреннихъ Дѣлъ) и Полковникъ Вендрихъ (от
наго Министерства).

французскими 108, итальянскими 95, русскими 70, бельгійскими 67, австро-венгерскими 44, и великобритан-скими 44. Германскія желѣзныя до-роги въ конгрессѣ не участвовали. Всѣмъ членамъ конгресса былъ пре-доставленъ съ 5 Сентября по 10е Ок-тября даровой проѣздъ въ оба конца, не только по всѣмъ французскимъ желѣзнымъ дорогамъ, но и по многимъ дорогамъ другихъ странъ.

Ко времени открытія 3й сессіи, пред-сѣдателемъ Международной Коммиссіи состоялъ г. Фассіо-главный секретарь департамента желѣзныхъ дорогъ, почтъ и телеграфовъ Бельгіи, вице предсѣдате-лями Бельперъ-членъ управленія Бельгій-скихъ правительственныхъ желѣзныхъ до-рогъ, и А. Пикаръ-предсѣдатель отдѣленія публичныхъ работъ, земледѣлія, торговли и промышленности въ государственномъ совѣтѣ Франціи,(X) а главнымъ секрета-ремъ инженеръ де-Лавелей. Въ числѣ 29 чле-новъ Международной Коммиссіи 2 русскихъ.(XX) Кромѣ постоянныхъ избраны были 14 вре-

---

Alfred Picard авторъ классическихъ сочиненій о желѣзныхъ доро-[гахъ]: a) les chemins de fer français – étude historique – 6 vol – 1885 и [b) T]raité des chemins de fer – 4 – vol – 1887.

[(XX)] Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Верховскій и Статскій [Совѣт]никъ Перль-Завѣдующій Международнымъ Отдѣломъ Главнаго [Управле]нія Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ.

менныхъ членовъ, согласно ст. 5 уст
представители Французскихъ ж
ныхъ дорогъ.

Для засѣданій III сессіи конгресс
вительство республики отвело од
крытыхъ дворца промышленности с
шимъ заломъ для общихъ собраній
помѣщеніями для 5 отдѣленій, а равно
секретаріата, въ которомъ съ 7 ч. Сен
отъ 9 часовъ утра до 4 пополудни п
лись всѣ справки отъ дежурныхъ чи
ковъ. Тамъ же прибывшіе члены зая
о своемъ пріѣздѣ, записывали свой
получали изданія конгресса и адресо
нную корреспонденцію. Для каждаго
былъ особый ящикъ за его номеромъ.

14 Сентября въ 10 часовъ утра при
на конгрессъ собрались для представ
представителями Международной Комми
взаимнаго [illegible], а также
заявленія, въ какомъ отдѣленіи кто
желаетъ присутствовать. Въ 4 часа
конгресса было открыто Министро
щественныхъ работъ Ивъ-Гіо. На его п
ствіе [illegible] отвѣчалъ предсѣдат
Международной Коммиссіи [illegible]. За
Министромъ Ивъ-Гіо и предсѣдателемъ
управленія [illegible]
дороги [illegible]
ными представителями, [illegible]
нарѣ представителемъ [illegible] конгресс

заявлены были имена лицъ, зачисленныхъ вице-предсѣдателями, по ст. 12 устава, въ качествѣ первыхъ представителей каждой страны (отъ Россіи Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Верховскій). Послѣ вступительной рѣчи предсѣдателя сессіи А. Пикара, выражена была признательность конгресса комитету, Международной Комиссіи и ея предсѣдателю за труды ихъ по организаціи сессіи, а на секретаріатъ Комиссіи возложены и секретарскія работы по Конгрессу. Затѣмъ Конгрессъ раздѣлился на 5 отдѣловъ: 1) содержаніе пути, 2) подвижнаго состава и тяги, 3) эксплоатаціи, 4) по общимъ вопросамъ, 5) второстепенныя желѣзныя дороги. Каждый отдѣлъ избралъ себѣ предсѣдателя и главнаго секретаря. Въ числѣ ихъ по 4-му отдѣленію выбранъ секретаремъ одинъ изъ русскихъ членовъ Л. И. Перль.

Засѣданія въ отдѣлахъ происходили по два раза въ день съ 9 часовъ утра и съ 2 часовъ дня, 16, 17 и 18 Сентября, а также 20, 21 и 23 по утрамъ. Въ три послѣдніе дня съ 2 часовъ были засѣданія общаго собранія, которое и закрыто 23-го.

Въ заключительномъ засѣданіи выбывающіе по уставу члены международной Комиссіи частію избраны вновь, а частію замѣнены другими; избраны два члена для повѣрки счетовъ Международной Ком-

миссіи и предположено созвать IV
конгресса въ С. Петербургѣ. Равнымъ
зомъ предсѣдателемъ и другими ч
ми произнесены были рѣчи съ изъяв
ми благодарности предсѣдателям
секретарямъ общаго собранія отдѣл
а также международной комиссі
выраженіемъ глубочайшей призн
ности президенту республики и м
трамъ публичныхъ работъ и фин
а также французскимъ обществам
лѣзныхъ дорогъ и, наконецъ, съ поже
ніемъ процвѣтанія Франціи и во
народностямъ, участвовавшим
конгрессѣ.

Въ виду того, что засѣданіе IV сес
гресса предположено въ С. Петербург
ставляется не безполезнымъ упом
и о тѣхъ празднествахъ, которыя
вождали парижскую сессію.

Въ день открытія конгресса 14 Се
члены его были приглашены на веч
Министру общественныхъ работъ
Во время этого вечера оперными пѣв
исполнено нѣсколько нумеровъ какъ
цузской, такъ и иностранной муз

17-го Сентября въ большомъ залѣ дв
промышленности, въ присутствіи м
тра общественныхъ работъ, данъ
роскошный обѣдъ отъ имени глав
желѣзнодорожныхъ обществъ Фра

и управленія правительственною сѣтью желѣзныхъ дорогъ.- Къ обѣду этому приглашены были нетолько члены конгресса, но и многіе представители администраціи и финансоваго міра, всего до 1200 человѣкъ. Предсѣдательствовалъ почетный президентъ конгресса Баронъ А. Ротшильдъ. По слухамъ, часть расхода на этотъ обѣдъ была покрыта изъ собственныхъ средствъ нѣкоторыхъ лицъ. За обѣдомъ говорили рѣчи баронъ Ротшильдъ, Министръ Ивъ-Гіо, предсѣдатель конгресса А. Пикаръ, представитель Итальянскаго правительства, бывшій предсѣдателемъ Миланскаго конгресса, сенаторъ Бріоски и въ заключеніе Баронъ Ротшильдъ.

19го Сентября управленія Французскихъ желѣзныхъ дорогъ пригласили членовъ конгресса на парадный спектакль въ залѣ большой оперы, причемъ въ антрактахъ предлагалось роскошное угощеніе.

21го Сентября въ 5 часовъ конгрессъ осматривалъ недавно отстроенное заново помѣщеніе ратуши. Когда приглашенные собрались въ одной изъ залъ, городской голова и всѣ члены думы вышли имъ на встрѣчу и, подъ звуки національнаго марша, повели ихъ въ залу засѣданій. Тамъ предсѣдатель конгресса

обратился къ городскому головѣ съ пр
ствіемъ отъ имени членовъ, а голова
дарилъ ихъ за посѣщеніе и указал
то, что труды конгресса клонятся
облегченію международныхъ сноше
и мирному слиянію всѣхъ народ
одну цивилизованную семью. Ему
вѣчалъ предсѣдатель I-го отдѣлен
гресса, бывшій членъ парламента,
А. Ферберн, благодарившій за то
щіе и почетъ, какими члены конгре
пользовались во все время пребыв
своего въ Парижѣ. – Послѣ новой
городскаго головы, приступлено бы
осмотру зданія, а затѣмъ предло
было угощеніе.

Въ 8 часовъ того же дня былъ въ бол
залѣ дворца промышленности пар
обѣдъ, предложенный конгрессу пр
тельствомъ. – Предсѣдательствовал
нистръ общественныхъ работъ Ив
и съ нимъ вмѣстѣ принималъ го
Министръ финансовъ Рувье. При
щенныхъ было до 800 человѣкъ. Пер
рѣчь произнесъ предсѣдатель кон
А. Пикаръ и предложилъ по очер
тосты за президента республики
Министровъ общественныхъ раб
финансовъ, потомъ за присутст
шаго на обѣдѣ министра общес
ныхъ работъ Бельгіи де-Брюина

существовавшаго Бельгійскаго Министра желѣзныхъ дорогъ, почтъ и телеграфовъ Ванденпербума, способствовавшимъ учрежденію желѣзнодорожныхъ конгрессовъ. Ему отвѣчалъ де-Брюинъ, послѣ котораго Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Верховскій обратился къ обоимъ министрамъ съ рѣчью, въ которой отъ лица всѣхъ иностранныхъ представителей благодарилъ за радушный пріемъ, оказанный членамъ конгресса, а затѣмъ упомянулъ и о томъ участіи, какое принимали Французскіе инженеры въ возникновеніи сѣти русскихъ желѣзныхъ дорогъ, ея устройствѣ и организаціи. Въ заключеніе онъ предложилъ тостъ за двухъ министровъ, за служащихъ на французскихъ желѣзныхъ дорогахъ, за процвѣтаніе Франціи и благоденствіе ея народа. Въ отвѣтъ на это, Министръ Общественныхъ работъ упомянулъ о плодотворныхъ трудахъ конгресса и пожелалъ благоденствія всѣмъ народамъ, принимавшимъ участіе въ трудахъ его.

Во время обѣда играла музыка, а по окончаніи рѣчей исполнены были народные гимны всѣхъ странъ, участвовавшихъ въ конгрессѣ. Послѣ этого на временной сценѣ представленъ былъ небольшой дивертисментъ съ хорами и пантомимой.

22го Сентября члены конгресса предст[...] лись въ Фонтенебло президенту респу[...] Для этой поѣздки были устроены в[...] конца подва экстренныхъ поѣзда. П[...] представленія предложено было угощ[...] и осматривали дворецъ.

23го Сентября послѣдовало закрыті[...] гресса.

Остается упомянуть, что, въ пром[...] ки между засѣданіями, члены конгре[...] были дважды приглашены на выста[...] въ первый разъ для осмотра исторіи р[...] тія средствъ сообщенія, а во второй - ж[...] ныхъ дорогъ и ихъ принадлежностей.

На расходы по пріему въ распоряж[...] правительства была отпущена не[...] димая сумма. Что же касается и[...] жекъ, принятыхъ на себя желѣзно[...] ными обществами, то симъ послѣдн[...] было разрѣшено произвести эти изд[...] изъ средствъ эксплоатаціи, не смотр[...] на то, что правительство строго кон[...] лируетъ всѣ расходы желѣзнодорож[...] обществъ, изъ коихъ многія состоят[...] него въ неоплатномъ долгу.

III. Заключенія желѣзнодорожнаго конгресса по[...] смотрѣннымъ въ Парижскую сессію вопросам[...]

Въ засѣданіяхъ 20, 21 и 23 Сентября Общее Собра[...] конгресса, по выслушаніи докладовъ отдѣлен[...] пришло къ слѣдующимъ заключеніямъ:

Отдѣленіе I. Содер- Вопросъ I. Качества стали для рельсовъ

принадлежностей верхняго строенія.

А. - Для выдѣлки рельсовъ слѣдуетъ отдать предпочтеніе самой твердой стали хорошаго качества и по возможности совсѣмъ неимѣющей фосфора. - Степень твердости, могущей быть достигнутою, безъ ущерба качеству, зависитъ отъ способовъ производства и свойствъ руды.

Для скрѣпленій тоже все болѣе и болѣе употребляютъ сталь; вообще для накладокъ предпочитаютъ сталь средняго закала, а для костылей и болтовъ мягкую сталь или литое желѣзо.

В. - Законы, опредѣляющіе износъ стальныхъ рельсовъ.

Данныя, собранныя досихъ поръ объ износѣ рельсовъ, не могутъ служить основаніемъ для опредѣленія срока ихъ службы, такъ какъ большая часть рельсовъ портится не вслѣдствіе нормальнаго износа, а вслѣдствіе случайныхъ обстоятельствъ. По этому надлежитъ изслѣдовать, съ принятіемъ въ соображеніе мѣстныхъ условій, количество рельсовъ, изъятыхъ изъ употребленія вслѣдствіе пробѣга ими извѣстнаго числа поѣздовъ или тоннъ, и сравнить между собою полученные при этомъ результаты, принимая въ соображеніе качество металла и профиль рельсовъ. Во избѣжаніе погрѣшностей, данныя эти должны быть со-

раны не по участкамъ дороги, а
цѣлой линіи или сѣти: Конгрессо
предложенъ образецъ таблицы дл
водства такихъ изслѣдованій, съ
тельными къ ней указаніями.

Вопросъ II. - Способы прикрѣпленія
совъ къ шпаламъ и между собою.

А. Выгоды и невыгоды путей, имѣ
рельсы съ подушками, и путей, имѣ
рельсы съ широкимъ основаніемъ.

Общее собраніе полагаетъ, что к
пути съ подушками, такъ и пути
но устроенные по системѣ Вин
представляютъ полное обеспеченіе о
сительно безопасности эксплоат
Однако-же, путь на подкладкахъ
рокимъ основаніемъ, будучи болѣе проч
особенно пригоденъ для линій, по кот
проходятъ поѣзда многочисленн
тяжелые и весьма скорые, а рав
для линій съ крутыми извилин
Путь Виніола, не нуждающійся в
полнительныхъ устройствахъ, не
димыхъ на линіяхъ со скорыми по
ми, оказывается болѣе дешевымъ
постройкѣ, чѣмъ путь съ подушк
а потому заслуживаетъ предпоч
для линій, перевозящихъ меньшіе
и въ особенности менѣе скорые поѣ

Въ этомъ вопросѣ однако-же, ка

вообще въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ, трудно установить общія правила и обязательно принимать въ соображеніе мѣстныя условія. - Большая или меньшая скорость поѣздовъ, интенсивность движенія, правильность очертанія, соотношеніе между линіями съ большимъ движеніемъ и второстепенными линіями, возможность употребленія на сихъ послѣднихъ предметовъ, снятыхъ съ первыхъ, цѣнность составныхъ частей пути и, въ частности, шпалъ изъ твердаго или мягкаго лѣса, климатическія условія даже, все это должно быть принимаемо въ соображеніе въ каждомъ частномъ случаѣ.

В. - Лучшіе способы прикрѣпленія рельсовъ Виніоля къ деревяннымъ шпаламъ.

Изъ разсмотрѣнія отзывовъ 61 управленія желѣзныхъ дорогъ можно вывести слѣдующее заключеніе большинства ихъ: а) при общепринятомъ способѣ прикрѣпленія рельсовъ, отношеніе 90:100 между шириною пятки и высотою рельса Виніоля, при деревянныхъ шпалахъ, можетъ быть признано вполнѣ удовлетворительнымъ. в) достаточно толстыя желѣзныя подкладки, съ тремя покрайней мѣрѣ дырами и ребордами, значительно увеличиваютъ устойчи-

вость верхняго строенія. c) просве
ваніе въ деревѣ отверстія для косл
полезно даже и при конической форм
d) съ внутренней стороны рельса ви
представляютъ болѣе сопротивле

Относительно желѣзныхъ подкл
было замѣчено, что многія управл
постоянно избѣгали ими пользов
а другія уничтожали ихъ, безъ вся
ущерба для прочности пути, даже
линіяхъ съ весьма тяжелыми а р
и съ очень скорыми поѣздами.

Было замѣчено также, что одн
менное употребленіе винтовъ и ко
лей усложняетъ ремонтъ; кром
того, отдача предпочтенія тому
другому способу прикрѣпленія рель
зависитъ также отъ мѣстныхъ
вій, въ томъ числѣ отъ климата
качества лѣса для шпалъ, имен
костыли вообще пригоднѣе въ х
номъ климатѣ и для мягкаго
ва, а винты для твердаго.

Собраніемъ выражено пожела
чтобы продолжены были опыты н
болѣе солидными способами при
пленія рельсовъ.

C. Способы скрѣпленія рельсовъ.

Общее Собраніе пришло къ слѣд
щимъ заключеніямъ:

1) Стыки на вѣсу предпочтител

стыковъ, расположенныхъ на шпалахъ. Наиболѣе выгодное разстояніе между стыковыми шпалами отъ 60 до 70 сант.

2) Стыки можно безразлично располагать одни противъ другихъ или въ перевязку.

3) Скрѣпленіе рельсовъ накладками будетъ тѣмъ прочнѣе, чѣмъ правильнѣе профиль рельса.

4) Для скрѣпленія накладокъ съ рельсами употребляется обыкновенно четыре болта.

5) Для предупрежденія отвинчиванья гаекъ надо употреблять болты съ мелкою нарѣзкою.

Д. Мѣры обезпечивающія устойчивость пути на линіяхъ съ поѣздами большой скорости.

Рельсы. - Управленія желѣзныхъ дорогъ стремятся увеличивать вѣсъ и длину рельсовъ.

Прикрѣпленія. - Число прикрѣпленій рельса къ шпалѣ доводятъ до трехъ или четырехъ.

Накладки. - Ихъ дѣлаютъ солиднѣе и длиннѣе; для усиленія сопротивленія, имъ придаютъ угловатую форму.

Слѣдуетъ употреблять фасонныя накладки, доходящія до смежныхъ шпалъ.

Шпалы. - Стараются сближать между собою въ предѣлахъ, допускаемыхъ

условіями подбивки; между сты
шпалами допускается значител
шее разстояніе, чѣмъ между пром
точными.

Балластъ:- Водопроницаемост
балласта считается важнѣе
его количество, а замѣна стар
балласта должна производить
такимъ же тщаніемъ, какъ и
на шпалъ.

Полотно:- Въ выемкахъ оно дол
быть осушаемо канавами или д
ожемъ, и толщина балластнаго
должна быть увеличиваема п
шпалами.

Вопросъ III.- Устройство пути
металлическихъ мостахъ.

1.) При употребленіи для пути д
на металлическихъ мостахъ, сл
ли предпочитать продольные ле
или шпалы?

2.) Въ чемъ заключаются, съ точк
нія безопасности, выгоды и невыг
неупотребленія дерева?

1.) При употребленіи дерева, ни оди
вышеупомянутыхъ способовъ не з
живаетъ особаго предпочтенія, н
болѣе что, если путь уложенъ к
слѣдуетъ и прикрѣпленія достат
прочны, можно всегда достигну

полной устойчивости и неизмѣняемости пути, въ прямыхъ его частяхъ и въ кривыхъ.

2.) Что же касается укладки рельсовъ безъ употребленія дерева, т. е., какъ обыкновенно это дѣлается, прямо на продольныя балочки моста, или же на металлическія подкладки или подушки, — то не представляется, по видимому, надобности въ примѣненіи этого способа, кромѣ тѣхъ случаевъ, когда оно вызывается недостаткомъ мѣста или другими особыми обстоятельствами.

3.) Употребленіе металлическихъ поперечинъ давало до сихъ поръ хорошіе результаты; но оно еще на столько ново и мало распространено, что рѣшительное заключеніе по сему предмету было бы преждевременнымъ.

Вопросъ IV. — Замыкающіе аппараты для переводовъ.

Избраніе для этой цѣли приводовъ жесткихъ или проволочноканатныхъ зависитъ по большей части отъ мѣстныхъ условій. Можно однако же вообще замѣтить, что при разстояніи до 50 метровъ жесткіе стержни оказываются предпочтительнѣе; при разстояніи отъ 50 до 200 метровъ,

выборъ зависитъ отъ данныхъ обс
тельствъ; но свыше 200 метровъ,
дуютъ повидимому предпочитат
проволочноканатные приводы. —
Что же касается гидравлическ
пневматическихъ и электричес
приводовъ, то примѣненіе ихъ
столько ограничено, что пока нел
дать объ нихъ никакого заключе

Вопросъ V. Переводъ пассажирск
вагоновъ на паралельные пути
Употребленіе для этой цѣли ст
локъ, поворотныхъ круговъ ил
тележекъ даетъ при разныхъ обс
тельствахъ одинаково хорошіе
зультаты, и общества, распола
щія только стрѣлками, не при
маютъ мѣръ къ замѣнѣ ихъ ч
либо инымъ. Вслѣдствіе удлин
вагоновъ, проявилось стремленіе
мѣнять поворотные круги тележ
ми, но препятствіе къ тому зак
чается преимущественно въ тр
ности приданія длинной тележ
достаточной подвижности. Впр
тележка Парижско-Ліонской ж
лѣзной дороги, для вагоновъ съ раз
ніемъ осей въ 6½ метровъ, предст
ляется довольно удовлетворит
ной.

Вопросъ VI. - Вентиляція большихъ тунелей: условія хорошей естественной вентиляціи; способы устройства искуственной вентиляціи и сопряженные съ этимъ расходы; полная вентиляція тунеля и вентиляція только камеръ предосторожности и нишей; переносные приборы для доставленія чистаго воздуха поѣздной прислугѣ и дорожнымъ сторожамъ.

Общее Собраніе признало всю важность изученія вопроса о надлежащемъ устройствѣ естественной или искуственной вентиляціи большихъ туннелей и даже не особенно значительныхъ, но находящихся на путяхъ съ большимъ движеніемъ, между прочимъ въ виду того, что устройство вентиляціи впослѣдствіи несравненно труднѣе. При проложеніи путей надо стараться, чтобы уклоны были въ тунеляхъ возможно меньше. Равнымъ образомъ слѣдуетъ всячески заботиться объ устраненіи или возможномъ уменьшеніи вреднаго развитія въ тунелѣ дыма, газовъ, выдѣляющихся при горѣніи, а также пара, причемъ въ крайнихъ случаяхъ рекомендуется даже замѣнять обыкновенные паровозы иными способами тракціи. Вмѣстѣ съ тѣмъ нельзя

достаточно поощрять изобрѣт
и усовершенствованіе аппара
доставляющихъ поѣздной прис
и рабочимъ возможность пр
ѣзжать туннели или остават
въ нихъ безъ особыхъ неудобст

Вопросъ VII. - Техническія свѣд

А.) О металлическихъ мост

Собраніе признавало бы весьм
лательнымъ объединить наи
ванія разныхъ типовъ мета
ческихъ мостовъ и установи
точную номенклатуру на н
колькихъ языкахъ.

Относительно свойствъ и со
тивленія разныхъ матеріал
употребляемыхъ для метал
ческихъ мостовъ, Собраніе пол
что: литое желѣзо должно по п
ществу употребляться для м
ческихъ мостовъ, но при этом
должно обладать сопротивлен
на разрывъ около 4500 килогра
на квадратный сантиметр
вать удлиненіе свыше 22%-ти
около 2400 килограммъ упругост

Въ виду имѣющихся уже
настоящее время довольно т
ныхъ способовъ исчисленія соп
тивленія, а также и той одн

ности метала, какая получается на лучшихъ заводахъ, предѣльное напряженіе желѣза, удовлетворяющаго всѣмъ вышеприведеннымъ условіямъ, можетъ быть допускаемо отъ 900 до 1200 килограммъ.

Для метала съ сопротивленіемъ отъ 4000 до 4500 к-гр., дающимъ удлиненіе отъ 24 до 22% и при предѣлѣ упругости не менѣе 2000 к-гр., крайній предѣлъ напряженія долженъ быть не выше 1000 и 1200 к-гр., всегда вдвое менѣе предѣла упругости.

При принятіи въ соображеніе дѣйствія вѣтра, максимальный предѣлъ напряженія отъ 1000 до 1200 к-гр. можетъ быть повышенъ до 1125 и 1350 к-гр. тамъ, гдѣ ураганы рѣдки; но тамъ, гдѣ они часты, не слѣдуетъ или почти не слѣдуетъ переходить за вышеуказанные предѣлы.

Для заклепокъ изъ мягкаго желѣза съ сопротивленіемъ не менѣе 3600 и 3800 к-гр. и удлиненіемъ не менѣе 30 и 28%, предѣльное напряженіе можетъ быть допущено въ 700 к-гр. и достигать 1000 к-гр., если принимать въ разсчетъ дѣйствіе вѣтровъ.

Относительно сопротивленія листовъ и полосъ перерѣзывающимъ усиліямъ, можно принять тѣ же коэ-

фиціенты; но Собраніе рекоменд[уетъ]
не употреблять листа тоньш[е ...]
миметровъ, даже если бы такая
щина оправдывалась разсчетом[ъ].

В.- Изломъ рельсовъ: статисти[ка]
излома рельсовъ съ принятіемъ [во]
соображеніе точекъ излома по о[тно]-
шенію къ опорамъ и направлен[ію]
поѣздовъ.

Собраніе приняло образецъ ф[ор]-
муляра, по которому должны бы[ть]
собраны указанныя въ немъ свѣдѣ[нія]
относительно: характеристи[ки]
металла и рельса, устройства [...]
поѣздовъ и подвижнаго состава, [тем]-
пературы и времени года, и нак[онецъ]
условій излома, именно: число [изло]-
мовъ на 1000 рельсовъ: по причин[амъ]
извѣстнымъ (схода поѣздовъ, па[денія]
большихъ камней и т. п.) и по пр[ичи]-
намъ неизвѣстнымъ (по цѣлом[у]
въ мѣстѣ, ослабленномъ дырьям[и]
накладокъ).

С.- Содержаніе металлических[ъ пу]-
тей.- Сравненіе текущихъ расх[одовъ]
на путяхъ съ металлическими [и]
деревянными опорами.

Собраніе приняло образецъ [фор]-
муляра, по которому должн[ы]
быть собраны указанныя въ н[емъ]
свѣдѣнія.

Отдѣленіе II. Подвижной составъ тяга.

Вопросъ VIII. - Подвижной составъ: - указанія практики относительно облегченія пробѣга подвижнаго состава по кривымъ; удобства и неудобства разныхъ видовъ тележекъ при разныхъ условіяхъ эксплоатаціи и пути.

Собраніе признало полезнымъ, при устройствѣ пути и подвижнаго состава, примѣнять совокупность мѣръ, обеспечивающихъ безопасность движенія и уменьшающихъ сопротивленіе въ кривыхъ съ небольшимъ радіусомъ.

Пути. - Собраніе полагаетъ, что возвышеніе наружнаго рельса, при всей неизбѣжности его, не должно быть доводимо до крайности, чему были примѣры; что увеличеніе разстоянія между рельсами, измѣняющееся на разныхъ линіяхъ, можетъ быть уменьшено или даже устранено на путяхъ, представляющихъ въ прямомъ направленіи большой зазоръ между рельсами и закраинами бандажа; что необходимо усиливать путь на кривыхъ, придавать рельсамъ правильную кривизну, особливо если они очень длинны, и дѣлать параболическія сопряженія; однимъ словомъ, принимать всѣ мѣры къ тому, чтобы, какъ въ профили,

такъ и въ планѣ, избѣгать рѣзк
измѣненій въ направленіи и кривиз
но стремиться къ обезпеченію уст
чивости подвижнаго состава и со
денію надлежащаго распредѣлен
давленія на колеса при проходѣ
кривымъ и особенно въ концѣ ихъ
Продолженіе обсужденія этихъ во
совъ будетъ внесено въ программ
дующей сессіи конгресса.

Подвижной составъ. Собраніе
сматривало различныя приспосо
нія, клонящіяся къ обезпеченію
вильности хода паровозовъ и ва
новъ по кривымъ, и предложило
ставить будущей сессіи конгре
результаты продолженія опыт
надъ системами разнаго рода.

Вопросъ IX. Измѣненіе разстоян
между колесами.- Возможно ли
зоваться тѣмъ же подвижным
ставомъ на путяхъ съ различны
разстояніемъ между рельсами (к
въ Россіи и Испаніи), при достиж
простой и быстрой смѣны осей,
особой конструкціи вагоновъ,
при какомъ либо иномъ способ
Общее Собраніе признало, что,
пассажирскихъ поѣздовъ, затру
нія, сопряженныя съ перемѣною

лесъ, при нынѣ существующихъ условіяхъ, превысили бы выгоды отъ избѣжанія пересадки. Перегрузка большей части товаровъ также обходится не особенно дорого; для исключительныхъ же товаровъ, перегрузка коихъ затруднительна, можно употреблять кузова, переносимые посредствомъ крановъ или другими способами; а потому нѣтъ поводовъ рекомендовать, развѣ для совершенно особыхъ случаевъ, такихъ мѣръ, какъ перемѣна колесъ, спеціальные тюки и проч., примѣненіе коихъ сопряжено вообще съ серьезными неудобствами.

Вопросъ X. О примѣненіи къ паровозамъ системы Compound.

Въ теченіе ряда годовъ приложено много усилій для примѣненія къ паровозамъ системы Compound. Она даетъ увеличеніе силы безъ излишняго напряженія паровоза и съ экономіею въ топливѣ; но вмѣстѣ съ тѣмъ приводитъ къ нѣкоторому увеличенію расходовъ содержанія и смазки, такъ какъ машины эти имѣютъ болѣе двухъ цилиндровъ, а котлы подвергаются большему давленію, чѣмъ въ обыкновенныхъ паровозахъ.

Въ виду сего Собраніе рекомендуетъ

продолженіе изслѣдованія въ этомъ
правленіи, съ тѣмъ чтобы имѣющіе
лучиться результаты его были бы
ставлены будущему конгрессу. Собра
нашло, что вопросъ о хозяйственн
выгодѣ паровозовъ Сотроина особенн
женъ для тѣхъ мѣстностей, гдѣ т
во дорого.

Вопросъ XI. Примѣненіе электр
чества къ эксплоатаціи желѣзныхъ
рогъ.

А. Освѣщеніе поѣздовъ и станцій

Электрическое освѣщеніе поѣздовъ
лало за послѣдніе годы серьезные из
чительные успѣхи, какъ въ техни
такъ и въ хозяйственномъ отно
а потому конгрессъ выразилъ жела
чтобы опыты въ томъ же направ
ніи были продолжены.

Еще Миланскій конгрессъ приз
что электрическое освѣщеніе ста
можетъ дать въ нѣкоторыхъ
чаяхъ хорошіе хозяйственные
зультаты; но такъ какъ устрой
его было на столько еще ново, что
но было опредѣлить, во что оно об
йдится, то разрѣшеніе вопроса от
жено было до слѣдующаго конгресс

Хотя со времени Миланскаго к
гресса прошло еще немного време

однако же электрическое освѣщеніе сдѣлало столь быстрые успѣхи и развилось на столько, что опытъ оправдалъ уже всѣ благопріятныя предвидѣнія, и доказалъ вполнѣ ихъ правильность.

Стоимость первоначальнаго устройства, интересы и погашеніе коего ложатся тяжелымъ бременемъ при учетѣ расхода, значительно понизилась отъ удешевленія лампъ съ дугами и динамомашинъ, производительность которыхъ постоянно возрастаетъ.

Самые расходы эксплоатаціи, въ тѣсномъ смыслѣ этого слова, также значительно понизились, съ одной стороны, вслѣдствіе удешевленія карандашей для лампъ съ дугами, а равно лампъ съ накаливаніемъ, служба коихъ сдѣлалась продолжительнѣе, а съ другой - вслѣдствіе лучшаго распоряженія служащими, происходящаго отъ большей опытности и болѣе удачнаго размѣщенія самыхъ устройствъ.

Къ вышеупомянутой экономіи надо присоединить и ту, которая получается отъ удешевленія покупки и содержанія аккумуляторовъ, сдѣлавшихся болѣе солидными и прочными, а также и отъ большаго

навыка въ устройствѣ электри...
машинъ, простота и солидность
значительно уменьшили расходы...
держанію ихъ.

Могутъ однако же быть случаи...
торыхъ разница стоимости эле...
ческаго и другихъ способовъ освѣщ...
на столько еще велика, что не возна...
дится преимуществами электри...
напр. тамъ, гдѣ лампы зажиг...
весьма не на долго, или гдѣ цѣна д...
способовъ освѣщенія особенно ни...

B. Электрическіе тормаза. Съ...
ней сессіи конгресса не замѣтно ос...
успѣховъ въ устройствѣ электр...
тормазовъ, и только опытъ пока...
могутъ ли они на столько усовер...
ствоваться, чтобы употребленіе...
стало практичнымъ.

C. Электрическая спайка мета...
находится еще въ періодѣ опыт...
а потому разсмотрѣніе этого...
са отложено до слѣдующей сессі...
гресса.

Вопросъ XII. - Техническія свѣ... по II Отдѣленію.

Общее Собраніе признало нужн...
разработать къ слѣдующей сессіи...
гресса матеріалы, частію собран...
а частію имѣющіе быть собран...

отъ желѣзнодорожныхъ управленій, относительно бандажей, прогарныхъ трубокъ, утилизаціи подвижнаго состава, производства пара, смазки паровозовъ и типа паровозовъ для станціонныхъ маневровъ.

Отдѣленіе III. Эксплуатація.

Вопросъ XIII. Мертвый грузъ поѣздовъ. Способы достиженія болѣе благопріятнаго соотношенія между мертвымъ грузомъ вагоновъ и перевозимымъ ими полезнымъ грузомъ, и хозяйственное значеніе увеличенія тоннажа товарныхъ вагоновъ.

Внутреннее расположеніе вагона зависитъ отъ рода поѣзда и отъ разныхъ условій эксплоатаціи; но при всякомъ типѣ вагона слѣдуетъ стремиться къ уменьшенію мертваго груза. Въ нѣкоторыхъ случаяхъ однако, для доставленія пассажирамъ большихъ удобствъ, приходится увеличивать долю мертваго груза на каждое мѣсто, и когда такое увеличеніе переходитъ извѣстные предѣлы, нѣтъ поводовъ не заставлять пассажировъ приплачивать за излишніе расходы, вызываемые такимъ увеличеніемъ мертваго груза.

Опредѣлить наиболѣе выгодный тоннажъ товарныхъ вагоновъ не было признано возможнымъ, въ виду разныхъ условій движенія и разнохарактерности

груза на разныхъ линіяхъ.

Вопросъ XIV. Составъ товарны[…] поѣздовъ - сообразно роду и значител[…] движенія, съ точки зрѣнія какъ скор[…] перевозки, такъ и надлежащаго п[…] зованія станціонными устройств[…] подвижнымъ составомъ и силою […] шинъ.

Собраніе не признало возможны[…] предложить какія либо общія пр[…] ла, въ виду присущихъ каждой […] ніи особенностей и интенсивност[…] жения, а равно и разнообразія проч[…] условій. Собраніе считаетъ однак[…] лезнымъ, для большей утилизаці[…] вижнаго состава, производить пер[…] ку товаровъ съ возможною скоро[…]

Вопросъ XV. Станціонные ман[…] Хозяйственныя выгоды разныхъ ви[…] станціонныхъ маневровъ - паровоз[…] по наклоннымъ плоскостямъ, пово[…] ными кругами, перегрузочными пр[…] собленіями, кабестанами, лошад[…] и проч.

Всѣ вышепоименованные способ[…] гутъ быть пригодны, сообразно м[…] нымъ условіямъ. Повидимому, од[…] тамъ гдѣ мѣсто позволяетъ и […] нужно распредѣлять много ваг[…]

по многимъ направленіямъ, примѣненіе наклонныхъ плоскостей представляется наиболѣе удобнымъ.

Вопросъ XVI. Пассажирскія станціи съ большимъ движеніемъ.

Признавая, что многія изъ сихъ станцій подверглись за послѣднее время значительнымъ усовершенствованіямъ, Собраніе воздержалось отъ выраженія какого либо рѣшительнаго мнѣнія по этому вопросу, особливо въ виду разнообразія мѣстныхъ условій. Оно обращаетъ однако вниманіе на полезные результаты, полученные отъ проложенія линій паралельно станціямъ, а не упирающихся въ нихъ, вслѣдствіе чего каждая линія пріобрѣтаетъ полную независимость, обеспечивается возможность принимать и отправлять поѣзда по всѣмъ направленіямъ съ той же платформы, уменьшается площадь закрытыхъ пассажирскихъ залъ, а на конечныхъ станціяхъ могутъ быть устроены входы на платформу по концамъ ея.

Вопросъ XVII. Техническія свѣдѣнія по III отдѣленію.

Общее Собраніе утвердило формуляры, по которымъ желѣзнодорожныя управле-

нія будутъ запрошены, для доклада
довъ по онымъ слѣдующей сессіи конгр
относительно: а) пользованія станц
ными устройствами и б) личнаго с
ва станцій.

<u>Отдѣленіе IV. Общіе вопросы.</u>

<u>Вопросъ XVIII. Желѣзныя дороги и</u>
<u>ные пути.</u> Сравненіе ихъ между собой
точки зрѣнія налоговъ и другихъ обяз
тельствъ, возложенныхъ въ разны
странахъ Европы на перевозку тѣмъ
другимъ изъ означенныхъ способовъ.

Сообщеніе по сему предмету, состав
ное инженеромъ путей сообщенія М.
сономъ, докладчикомъ Государствен
Совѣта Франціи, заключаетъ въ се
весьма интересныя статистическ
свѣдѣнія относительно Франціи, Бе
Англіи, Нидерландовъ, Германіи и Ав
Венгріи. Оно не лишено однако нѣко
рой односторонности, клонящейся
тому, чтобы выставить желѣзны
дороги чрезмѣрно обремененными
платежомъ налоговъ по сравненію съ в
ными путями сообщенія, - причемъ
государственные налоги, уплачивае
самими желѣзнодорожными общес
ми, а равно и тѣ сбереженія, кото
правительство достигаетъ вслѣд
выговореннаго имъ удешевленія ка
ной перевозки (напр. почта, военны

ны и пр.), принимаются въ рассчетъ наравнѣ съ специальными налогами на перевозку.

Тою же односторонностью отличались и пренія въ отдѣлѣ. Хозяева желѣзныхъ дорогъ, преимущественно французскихъ, старались доказать, что, при нынѣшней степени развитія желѣзнодорожной сѣти, конкуренція съ рѣками и каналами, не платящими почти ни какихъ сборовъ, становится все болѣе и болѣе затруднительною. Между тѣмъ, желѣзныя дороги не только содержатъ подвижной составъ, но также и несутъ огромныя затраты на первоначальное устройство и содержаніе самого пути, - тогда какъ устройство водного пути либо вовсе не сопряжено съ расходами, либо исполнено средствами казны, которая несетъ на себѣ и расходы по ихъ содержанію. Представители другаго направленія, въ томъ числѣ инженеръ Сытенко, указывали на то, что значительная часть желѣзнодорожныхъ грузовъ поступаетъ съ рѣчныхъ пристаней. Замѣчено было также, что желѣзнодорожныя предпріятія принадлежатъ къ числу монопольныхъ, привилегированныхъ и премированныхъ въ томъ или другомъ видѣ; а потому они могутъ платить

сравнительно больше, чѣмъ перевозк[...]
водѣ, не пользующаяся гарантіею [...]
ва и предоставленная внутренней [...]
куренціи.

Общее Собраніе признало важн[...]
значеніе перевозки по водянымъ пу[...]
а равно и то, что въ нѣкоторыхъ [...]
чаяхъ развитіе ихъ скорѣе спосо[...]
етъ преуспѣянію желѣзныхъ до[...]
чѣмъ конкурируетъ съ ними; въ [...]
гихъ же случаяхъ, когда грузовъ [...]
точно и для желѣзнодорожной и [...]
водяной перевозки, конкуренція [...]
жетъ быть полезною самымъ ф[...]
томъ своего вліянія на цѣны пр[...]
Но вмѣстѣ съ тѣмъ Общее Собра[...]
признало, что на континентѣ Евр[...]
судоходство безмездно или почти [...]
мездно пользуется водными пут[...]
устроенными, улучшенными, со[...]
жимыми и управляемыми на [...]
ства бюджета, и при этомъ п[...]
питъ самые ничтожные сборы[...]

Напротивъ того, желѣзныя [...]
не только несутъ расходы по экс[...]
таціи и содержанію пути, но т[...]
и оплачиваютъ весь или почти [...]
капиталъ, затраченный на его уст[...]
ство; сверхъ сборовъ съ провозной [...]
ты, онѣ обременены еще тяжки[...]
налогами и обязательствами пер[...]

правительствомъ (перевозка почты, содержаніе телеграфа, перевозки для военнаго вѣдомства). Вслѣдствіе всего этого, желѣзныя дороги доставляютъ бюджету столько же или болѣе, чѣмъ отъ него получаютъ, даже когда государство повидимому даруетъ имъ значительныя субвенціи и гарантіи.

Общее Собраніе обращаетъ вниманіе на происходящую вслѣдствіе этого неодинаковость положенія, съ одной стороны, желѣзныхъ дорогъ и конкурирующихъ съ ними предпріятій, а съ другой — между разными мѣстностями того же государства, изъ коихъ однѣ пользуются путями, созданными и содержимыми на счетъ казны, въ то время какъ большая часть остальныхъ мѣстностей лишена подобныхъ удобствъ. Такая неравномѣрность извращаетъ иногда правильность сужденія о полезности нѣкоторыхъ работъ, клонящихся повидимому къ удешевленію перевозки и имѣющихъ въ дѣйствительности послѣдствіемъ лишь переложеніе на массу плательщиковъ налога той доли провозной платы, которая слагается съ лицъ, пользующихся удешевленною такимъ образомъ перевозкою.

Въ виду всего этого, Общее Собраніе пришло къ слѣдующимъ заключе-

ніямъ:

1.) Льготы, которыми пользуется перевозка по водянымъ путямъ, сравнительно съ желѣзнодорожною, въ п[…] тѣхъ налоговъ (гербовый сборъ за к[ви]танціи и т. п.), слѣдовало бы от[м]нить или по возможности ослаби[ть] посредствомъ тѣхъ мѣръ, какія […]горазсудитъ принять каждое […]правительствѣ, и притомъ безъ н[aру]шенія интересовъ торговли и пр[о]мышленности;

и 2.) преимущественно слѣдовало [бы] впредь, кромѣ особенно уважител[ь]ныхъ случаевъ, не открывать но[выхъ] водяныхъ путей въ мѣстностяхъ, гдѣ желѣзныя дороги удовлетворя[ютъ] потребностямъ движенія.

<u>Вопросъ XIX. Способы облегченія [ме]ждународныхъ сношеній по перевозк[ѣ] пассажировъ и багажа.</u> (доклад[ъ] Л. И. Перль).

Общее Собраніе признало желат[ель]нымъ заключеніе между правите[ль]ствами однообразной конвенціи, о[тно]сительно перевозки пассажировъ и [ба]гажа, причемъ проектъ Г. Перля [могъ] бы быть принятъ за основаніе д[ля] обмѣна мыслей. Вмѣстѣ съ тѣ[мъ] выражено желаніе, чтобы прав[…]

ства по возможности облегчили процедуру таможеннаго осмотра на границахъ, и въ особенности для ручнаго багажа, провозимаго въ пассажирскихъ вагонахъ.

<u>Вопросъ XX.</u> <u>Премiи служащимъ.</u>

По мнѣнiю Общаго Собранiя, сверхъ мѣръ нравственнаго характера, а равно и матерiальнаго (сберегательныя кассы и проч.), могущихъ поддерживать необходимую связь между желѣзнодорожными обществами и ихъ служащими, - премiи за экономiю, заинтересовывая каждаго изъ служащихъ лично, принадлежатъ къ числу наилучшихъ способовъ для возбужденiя въ нихъ стремленiя къ удешевленiю эксплуатацiи. - При этомъ прежде всего надо тщательно различать собственно <u>награды</u>, выдаваемыя за особыя услуги, не подлежащiя точному учету, и <u>премiи</u> за экономiю въ расходахъ, могущихъ быть исчисленными съ нѣкоторою точностью.

Согласно этому, Общее Собранiе рѣшительно отвергаетъ премiи за увеличенiе <u>валоваго дохода</u>, въ виду невозможности выяснить съ достаточною ясностiю, кто изъ служащихъ тому способствовалъ, а главное - насколько именно.

Меньше затрудненiй было бы устано-

вить премии съ увеличенія чистаго ла эксплуатаціи (но не съ увелич... дивиденда), за покрытіемъ платеж... по капиталу, на размѣръ коихъ с... эксплуатаціи не имѣетъ никак... вліянія. Но, въ виду того, что валов... сборъ отражается на прибыли эк... таціи, Общее Собраніе предпочита... и за успѣшную эксплоатацію вы... награды, сумма которыхъ, по на... ніи ея правленіемъ, распредѣляла... между службами, начальники к... распредѣляли бы предоставленны... въ ихъ распоряженіе суммы меж... служащими, способствовавшими ... личенію чистаго дохода.

Напротивъ того, многія изъ со... ныхъ частей эксплуатаціонны... расходовъ, подлежатъ болѣе ил... нѣе точному исчисленію, прямо... по результатамъ прежнихъ годо... и для всѣхъ ихъ можетъ быть ... ма выгоднымъ установлять п... за экономіи противъ разумно... дѣленной нормы. Основанія для ... кихъ нормъ должны быть по вр... намъ пересматриваемы сообра... достигнутымъ результатамъ, ... чемъ доля служащихъ въ экономіи ... на увеличиваться по мѣрѣ умен... нія нормы.

Собраніе не рекомендуетъ назначеніе премій на цѣлыя корпораціи, состоящія изъ большаго числа лицъ, такъ какъ они не могутъ наблюдать другъ за другомъ. Преміи личныя или въ пользу группъ съ весьма немногочисленнымъ составомъ гораздо предпочтительнѣе.

Преміи не слѣдуетъ ограничивать впередъ предѣльною суммою и если онѣ оказываются преувеличенными, то лучше пересмотрѣть основанія исчисленія нормы. Для большей дѣйствительности ихъ, полезно выплачивать преміи немедленно по сведеніи счетовъ той операціи, за которую онѣ причитаются.

Принимая, что по многимъ составнымъ частямъ службы эксплуатаціи можетъ быть сдѣлана предварительная расцѣнка и назначены преміи за экономію противъ нормы, Общее Собраніе рекомендуетъ избѣгать такихъ премій, которыя могли бы отразиться на безопасности движенія; а потому совѣтуетъ быть крайне осторожнымъ въ назначеніи преміи по содержанію пути, такъ какъ стремленіе къ экономіи можетъ здѣсь сопровождаться непринятіемъ мѣръ, безусловно необходимыхъ для обезпече-

нія безопасности и прочности движе-
нія.

<u>Вопросъ XXI. Мѣры обезпеченія бу-
дущности служащихъ и рабочихъ.</u>

<u>Пенсіонныя кассы.</u> - Вопросъ этотъ
обсуждался еще Миланскимъ кон-
грессомъ, но свѣдѣнія, собранныя к
Парижской сессіи, признаны ею не-
достаточными, вслѣдствіе чего онъ пере-
сенъ и въ программу будущей сессіи.
При этомъ опредѣлено разослать же-
лѣзнодорожнымъ управленіямъ вопрос-
ные пункты по утвержденной Общимъ
Собраніемъ програмамъ.

<u>Вспомогательныя кассы.</u> На основа-
ніи имѣющихся уже данныхъ, Общее
Собраніе признало, что мѣры обезпече-
нія нуждающихся служащихъ посо-
біями (временныя денежныя выдачи, ме-
дицинское пособіе, уплата расходовъ на
погребеніе и проч.) вездѣ почти достигли
желаннаго развитія, частію исключи-
тельно на средства желѣзнодорожныхъ
обществъ, а частію путемъ устройства
спеціальныхъ для этой цѣли кассъ,
образованныхъ изъ вычетовъ у служа-
щихъ и ежегодныхъ взносовъ управленій,
которыя принимаютъ на свою отвѣт-
ственность и дефициты, могущіе ока-
заться по кассѣ.

Тѣмъ не менѣе, програма по специальнымъ кассамъ дополнена вопросами, относящимися до сберегательныхъ кассъ, именно: 1) родъ и размѣры оказываемыхъ пособій, 2) пропорціональное отношеніе между взносами Обществъ и самихъ служащихъ, и 3) размѣръ процента съ жалованья, представляющійся нужнымъ для обезпеченности кассы.

Ссудныя кассы. Заявлено было, что въ Россіи преимущественно, а также и въ нѣкоторыхъ другихъ странахъ существуютъ особыя ссудныя кассы, учрежденныя желѣзнодорожными обществами, для огражденія отъ разоренія ростовщиками тѣхъ служащихъ, которые случайно находятся въ затруднительномъ положеніи. Общее Собраніе не выразило сочувствія этой мѣрѣ, находя, что она можетъ имѣть послѣдствіемъ многочисленныя злоупотребленія, если у кассы большой капиталъ, и давать ничтожные результаты, если капиталъ слабъ. Тѣмъ не менѣе, опредѣлено собрать свѣдѣнія объ этихъ кассахъ, одновременно съ данными о пенсіонныхъ и вспомогательныхъ кассахъ.

Жилища рабочихъ. Сознавая всю важность для желѣзнодорожныхъ управ-

леній обезпечивать своихъ служа
гигіеничными и недорогими квар
рами, Общее Собраніе не одобрило о
сооруженія правленіями, или при
содѣйствіи, домовъ для продажи
желѣзнодорожнымъ служащимъ, п
ствомъ ежегоднаго удержанія из
работковъ процента погашенія.
шинство членовъ полагаетъ, что,
смотря на несомнѣнныя достоин
этой мѣры вообще, она не должн
примѣняться именно на желѣз
дорогахъ, за правленіями коихъ до
всегда оставаться полная свобод
ремѣщать служащихъ сообразн
требностямъ службы.

Обученіе. Въ подтвержденіе ж
выраженнаго уже на Миланском
грессѣ, Общее Собраніе вновь ук
ваетъ на важность учрежденія
школъ, если мѣстныхъ средст
тому недостаточно, а также
техническихъ училищъ, если не
нято уже другихъ мѣръ для п
фессіональнаго образованія м
дыхъ рабочихъ.

Взаимопомощь. Общее Собр
признаетъ полезнымъ для желѣ
дорожныхъ управленій содѣйст
вать образованію потребитель
товариществъ и поддерживан

существующія. Въ видахъ же развитія склонности къ бережливости и предусмотрительности, Собраніе рекомендуетъ указывать товариществамъ на пользу продавать продукты не по заготовительнымъ, а по розничнымъ цѣнамъ, съ зачисленіемъ барышей на личный счетъ участниковъ и съ обращеніемъ его въ сберегательныя кассы, пенсіонный фондъ, на застрахованіе жизни и т. п.

Экономаты. Собраніе признаетъ ту пользу, какую принесли служащимъ нѣкоторыя железнодорожныя общества, открывшія магазины, ими управляемые, изъ которыхъ провизія, одежда и другіе предметы продаются служащимъ по заготовительнымъ цѣнамъ. Но магазины эти, по самому характеру ихъ, не могутъ способствовать накопленію служащими сбереженій въ порядкѣ, указанномъ выше. Кромѣ того, если даже потребительныя товарищества и не въ силахъ доставлять продукты рабочимъ по цѣнамъ столь низкимъ, какъ это возможно для управленій дорогъ, всё же предпочтеніе должно быть отдано товариществамъ, пріучающимъ рабочихъ разсчитывать болѣе на свои силы и возбуждающимъ въ нихъ

личную инициативу.

Вопросъ XXII. Составъ пассажирск поѣздовъ. Относительно числа клас заявлено было, что въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ, для облегченія перед женія рабочихъ, созданъ 4 классъ пониженной цѣнѣ и безъ платежа государственнаго налога, но съ гора меньшими удобствами, чѣмъ въ классѣ, а иногда и вовсе безъ сидѣн Напротивъ того, въ Англіи, дости шей значительнаго промышленн развитія, одно изъ обществъ огра чивается двумя лишь классами примѣру его никто не послѣдовал

Собраніе съ своей стороны призна особенно для длинныхъ линій, 3 кла наиболѣе соотвѣтствующими новеннымъ условіямъ распредѣлен населенія на континентѣ Европы

Относительно допущенія 3 клас въ скорые поѣзда Собраніе полага что пассажирамъ 3 класса долж тоже быть предоставляемы годы скораго проѣзда. Но допущ ихъ во всѣ скорые и экстренные поѣзда, какъ были къ тому вынуж ны избыткомъ конкуренціи нѣко рыя изъ Англійскихъ обществъ (томъ числѣ London and North Wester

Railway въ 1875 году) было бы излишнимъ. Цифры, представленныя этимъ Обществомъ за два періода — до и послѣ реформы, съ 1863 по 1875 г. и съ 1875 по 1888 г. — весьма убѣдительны и показываютъ, что число пассажировъ постоянно возрастало въ теченіе обоихъ періодовъ, чистая же прибыль отъ ихъ провоза была значительно менѣе во второмъ противъ перваго. Повидимому даже выручка отъ пассажировъ не возросла значительно, если только она возросла, и во всякомъ случаѣ средняя годовая выручка съ пассажировъ за второй періодъ гораздо слабѣе, чѣмъ за первый.

Хотя конгрессъ не вошелъ въ подробный разборъ сообщенныхъ ему цифръ, однакоже Общее Собраніе полагаетъ, что полученные отрицательные результаты объясняются вѣроятно пересадкою въ болѣе низкіе классы многихъ пассажировъ, воспользовавшихся слишкомъ быстрою и слишкомъ радикальною реформою.

Затѣмъ Общее Собраніе пришло къ слѣдующимъ заключеніямъ:

1) Доставленіе пассажирамъ 3 класса, въ предѣлахъ возможности, удобнаго скораго сообщенія представляется желательнымъ во всѣхъ отношеніяхъ,

потому прежде всего, что для них и для другихъ, время деньги, а еще потому, что утилизація вагон 3^го класса всегда выгоднѣе, а ихъ м вый грузъ на пассажира горазд нѣе, чѣмъ въ 1 и 2 классахъ.

2.) Мѣра эта имѣетъ значеніе для ѣдущихъ на дальнее разстоян такъ какъ имъ только она дост ляетъ значительный выигрыш времени.

3.) Нѣкоторыя общества затру ются допустить 3 классъ въ сущ вующіе нынѣ скорые и экспрес поѣзда, возбуждая ихъ обремен которое привело бы къ замедлен хода. Но возраженіе это не при нимо къ тѣмъ дорогамъ, скоры поѣзда которыхъ не такъ тяж Вопросъ могъ бы быть, по видим разрѣшенъ обращеніемъ нѣкот рыхъ тихихъ поѣздовъ въ скоры или, тамъ гдѣ оно оправдалось размѣрами движенія, созданіем новыхъ поѣздовъ со скоростью сре между тихою и курьерскою. М эти должны вызвать проѣздъ н болѣе многочисленнаго класса, тешествующаго всѣхъ менѣе не рѣшающагося теперь на пере женіе даже когда оно нужно.

4., Такая реформа тѣмъ скорѣе привела бы къ развитію движенія, достаточному для обращенія ея въ выгодную всѣмъ, если бы она сопровождалась неодинаковостью провозной платы при разныхъ скоростяхъ, что могло бы быть достигнуто сбавкою въ размѣрѣ государственнаго налога съ пассажировъ, или иными способами. Неодинаковая цѣна существуетъ во всѣхъ странахъ, вступившихъ болѣе или менѣе рѣшительно на этотъ путь (10% прибавки къ цѣнѣ въ Италіи, 15% въ Россіи, 20% въ Австро-Венгріи). Вполнѣ раціональная для всѣхъ классовъ, прибавка къ провозной платѣ фактически существуетъ для I^го^ класса, почему и пользующіеся имъ пассажиры почти не ѣздятъ съ тихими поѣздами; невзиманіе ея въ скорыхъ поѣздахъ со 2^го^ и въ особенности съ 3^го^ класса вѣроятно служитъ и будетъ еще служить главнымъ препятствіемъ къ введенію этой столь желанной реформы въ тѣхъ странахъ, гдѣ такой приплаты не существуетъ.

Вопросъ XXIII. Техническія свѣдѣнія по частны[...]

Общее Собраніе утвердило формуляр[...]

для собиранія свѣдѣній по вопроса[мъ] о конвенціонныхъ единицахъ [изме]ренія, употребляемыхъ разными [же]лѣзнодорожными управленіями [въ] отчетности и статистикѣ пере[возокъ], а также по вопросу о классифи[каціи] доходовъ и расходовъ, для исчисле[нія] коэфиціента эксплоатаціи. Резуль[таты] отвѣтовъ на эти запро[сы] должны быть сообщены постоян[ною] коммиссіею железнодорожнымъ управленіямъ по крайней мѣрѣ [за] 6 мѣсяцевъ до созыва конгресса 1891 года.

Кромѣ того Общее Собраніе обра[тило] вниманіе на крайнюю во всѣхъ [от]ношеніяхъ желательность приня[тія] всѣми государствами метрическ[ой] системы мѣръ и вѣсовъ.

V. Отдѣлъ. Второстепенныя желѣзныя дороги.

Вопросъ XXIV. Товарные вагоны [вто]ростепенныхъ железныхъ дорогъ. Общее Собраніе рекомендуетъ вт[о]ростепеннымъ железнымъ доро[гамъ] употреблять такіе товарные [ва]гоны, полезный грузъ коихъ по в[оз]можности приближается къ пол[но]му грузу вагоновъ на тѣхъ боль[шихъ] железныхъ дорогахъ, къ которымъ [вто]ростепенныя примыкаютъ, но въ [томъ] чтобы при этомъ, относительно

грузки на оси, не были бы превышены предѣлы, допускаемые для осей въ паровозахъ.

Вопросъ XXV. Тяга второстепенныхъ желѣзныхъ дорогъ:

1.) Электрическіе аккумуляторы могутъ быть преимущественно употребляемы на линіяхъ съ слабыми уклонами, при устройствѣ автомоторныхъ вагоновъ; но при нынѣшней конструкціи они недостаточны въ тѣхъ случаяхъ, гдѣ требуется усиленіе тяги.

2.) Тяга съ электропроводами можетъ быть съ пользою употребляема, когда другіе способы представляли бы серьёзныя неудобства, напр. въ городахъ, въ длинныхъ подземныхъ галлереяхъ и проч.

3.) Двигатели безъ топки (перегрѣтая вода или сжатый воздухъ) могутъ замѣнять паровозъ въ тѣхъ же случаяхъ, какъ и тяга съ электропроводами, если тому не препятствуетъ длина пробѣга или степень интенсивности усилія.

4.) Паровые вагоны съ топкою могутъ быть употребляемы на второстепенныхъ линіяхъ съ малымъ движеніемъ, независимо отъ длины линіи.

5.) На линіяхъ съ весьма крутыми уклонами, требующими усиленія сцѣпленія колесъ съ рельсами, зубчатая система представляется наиболѣе выгодною, если принимать въ разсчетъ не только расходы эксплуатаціи, но и издержки на первоначальное устройство.

и 6.) Система безконечныхъ канатовъ примѣнима только къ линіямъ небольшой длины и можетъ быть въ особенности рекомендована, когда движительная сила получается отъ естественнаго двигателя.

Вопросъ XXVI. Перегрузка товаровъ.

Спеціальныя устройства для перегрузки товаровъ, въ видахъ уменьшенія расходовъ или же аварій, окупаются только въ исключительныхъ случаяхъ, напр. при разработкѣ рудниковъ и каменноугольныхъ копей, соединенныхъ съ главными путями узкоколейными вѣтками.

Но кромѣ такихъ исключительныхъ случаевъ, рекомендуется вообще, на путяхъ съ одинаковымъ уровнемъ, обыкновенная простая перегрузка вагона въ вагонъ, такъ какъ, при крайней ея дешевизнѣ, она всегда почти окажется выгоднѣе и удобнѣе, чѣмъ

устройство ямъ или эстакадъ, подвижныхъ кузововъ, трюковъ и проч.

Единственное, что по своей простотѣ и дешевизнѣ можетъ оказаться полезнымъ, это поднять путь узкоколейной вѣтки на столько, чтобы полы вагоновъ обѣихъ линій приходились на одинаковомъ уровнѣ. Но прежде чѣмъ рѣшиться даже на такія скромныя устройства надо хорошенько взвѣсить всѣ выгоды и неудобства.

Опытъ четырехъ послѣднихъ лѣтъ вполнѣ подтвердилъ мнѣніе, выраженное еще на Брюссельскомъ конгрессѣ, что перегрузка отнюдь не препятствуетъ ни развитію узкоколейныхъ линій, ни значительности приносимой ими пользы.

<u>Вопросъ XXVII. Условія сдачи въ аренду эксплуатаціи второстепенныхъ желѣзныхъ дорогъ.</u>

Кромѣ исключительныхъ случаевъ, вообще полезно, чтобы взявшій на себя эксплуатацію дороги былъ собственникомъ подвижнаго состава; при этомъ выговариваемое въ его пользу вознагражденіе должно заключать въ себѣ интересы и погашеніе капитала на покупку подвижнаго

состава. Вообще же договоръ долж
стремиться къ тому, чтобы собств
никъ и арендаторъ линіи были б
какъ товарищи, одинаково заин
ресованы въ непрерывномъ возраст
ніи доходовъ.

<u>Вопросъ XXVIII. Желѣзныя дорог</u>
<u>вдоль шоссе и улицъ; паровые трам</u>

1.) Названіе <u>конножелѣзная дорога</u>
или <u>трамвей</u> слѣдовало-бы удержа
только для городскихъ и пригородны
линій съ конной или иною тягой
названіе же <u>паровые трамвеи</u>, п
мѣняемое досихъ поръ къ желѣзн
дорогамъ вдоль шоссе, слѣдовало б
замѣнить названіемъ <u>экономиче</u>
<u>желѣзныя дороги</u>, для всѣхъ лин
вдоль шоссе, соединяющихъ нѣском
населенныхъ пунктовъ.

2.) Въ виду непрерывно возрастаю
развитія экономическихъ желѣзн
дорогъ, оказывающихъ огромныя усл
ги населенію, конгрессъ обращаетъ
маніе правительствъ на пользу
которой можно ожидать отъ уст
новленія возможно льготныхъ у
вій для ихъ возникновенія.

3.) Постройка экономической ж
лѣзной дороги должна бы признава
ся работою для общественной поль

и, въ качествѣ таковой, пользоваться правомъ обязательнаго отчужденія.

4.) При устройствѣ экономической желѣзной дороги слѣдуетъ допускать всѣ облегченія техническихъ условій, совмѣстимыя съ безопасностью ея эксплуатаціи, а равно и обыкновеннаго проѣзда. Слѣдовало бы отказаться отъ употребленія желобчатыхъ рельсовъ, когда тѣмъ не нарушаются условія удобнаго проѣзда по шоссе, особливо же когда можно вымостить пространство между рельсами.

5.) Когда ширина шоссе позволяетъ, можно повышать часть пути, отведенную подъ желѣзную дорогу, или же отгораживать ее отъ предоставленной для общаго проѣзда. При этомъ можно прибѣгать къ разнымъ способамъ, сообразно мѣстнымъ условіямъ, но съ тѣмъ, чтобы всегда имѣлись въ виду дешевизна устройства и легкость содержанія.

6.) Составъ и скорость поѣздовъ должны находиться въ зависимости отъ профили и условій тяги.

7.) Кромѣ исключительныхъ случаевъ, не слѣдуетъ требовать ни сторожевыхъ постовъ ни сопровожденія поѣзда проводникомъ при проходѣ въ пунктахъ большаго скопленія народа.

